Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/525

Der Bundesminister für Verkehr
StV 2 Nr. 2026 Bd/66

Bonn, den 19. April 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Straßenverkehr**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schmidt (Wuppertal), Dr. Hamm (Kaiserslautern) und Genossen – Drucksache V/466 –**

Die Anfrage wird im Einvernehmen mit den Herren Bundesministern der Finanzen und für Wirtschaft wie folgt beantwortet:

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

I. zur Verminderung der bereits jetzt untragbaren, im Zuge der Motorisierung weiter anwachsenden, jedoch allein durch Straßenbau nicht zu bewältigenden Raumnot

a) die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (BGBl. I S. 611 in der Fassung der vom Bundesrat am 17. Dezember 1965 beschlossenen, jedoch noch nicht verkündeten Änderungsverordnung) dahin gehend zu ändern, daß die Festsetzung der Gebühren für die Parkuhren in den Stadtzentren den Gemeindeparlamenten überlassen wird?

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr beschränkt sich darauf, für die Bereithaltung einer Parkuhr eine Höchstgebühr vorzuschreiben. Den örtlich zuständigen Stellen ist es überlassen, die Gebühren im Einzelfall bis zu der Höchstgebühr nach eigenem Entschluß festzusetzen. Die Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, die wegen Änderungswünschen des Bundesrates in anderen Punkten noch nicht verkündet werden konnte, wird die Höchstgebühr anheben. Sie wird damit die Möglichkeiten der örtlich zuständigen Stellen vergrößern, die Gebühren noch weiter als bisher zu staffeln und sie noch mehr auf die örtlichen Verhältnisse auszurichten, etwa in der Weise, daß die Gebühren im Stadtkern oder an besonders kritischen Punkten am höchsten sind und nach den Außenbezirken hin geringer werden. Die Bundesregierung wird prüfen, ob auf eine Regelung der Gebührenfrage durch den Bund verzichtet werden kann.

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

I. zur Verminderung der bereits jetzt untragbaren, im Zuge der Motorisierung weiter anwachsenden, jedoch allein durch Straßenbau nicht zu bewältigenden Raumnot

b) durch eine weitgehende — natürlich stufenweise — Einführung der Parkscheibe dazu beizutragen, daß auch in Straßen, in denen das Parken ohne Parkuhren gestattet ist, die öffentliche Verkehrsfläche durch den ruhenden Verkehr nicht blockiert wird?

Die Parkscheibe ist bereits nach geltendem Verkehrsrecht zulässig. Um gelegentlich vorgebrachte Zweifel hieran auszuräumen, wird sie in dem Entwurf einer neuen Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich aufgeführt. Darüber hinaus enthält der Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur neuen Straßenverkehrs-Ordnung ins einzelne gehende Bestimmungen, die den Zweck haben, die Parkscheiben im gesamten Bundesgebiet einheitlich zu gestalten. Wo und für welche Parkdauer Parkscheiben als geeignetes Mittel zur rationellen Ausnutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten anzusehen sind, bestimmt sich nach den örtlichen Verhältnissen und muß deshalb der Regelung durch die dafür zuständigen örtlichen Stellen vorbehalten bleiben.

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

I. zur Verminderung der bereits jetzt untragbaren, im Zuge der Motorisierung weiter anwachsenden, jedoch allein durch Straßenbau nicht zu bewältigenden Raumnot

c) die Errichtung und Inbetriebhaltung möglichst vieler Parkhäuser auf privatwirtschaftlicher Basis auch durch weitgehende Beseitigung der kostenlosen oder billigeren Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen der Umgebung zu begünstigen?

Die Bundesregierung sieht in dem Betrieb von Parkhäusern ein wirksames Mittel zur Entlastung öffentlicher Verkehrsflächen vom ruhenden Verkehr. Sie ist deshalb der Auffassung, daß jegliche, insbesondere die private Initiative zur Errichtung von Parkhäusern gefördert werden sollte. Maßnahmen zu solcher Förderung fallen jedoch, wie die Bundesregierung bereits in ihrer Stellungnahme zum Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ausgeführt hat, weitgehend in die Zuständigkeit der Kommunen. Dazu gehört auch die Entscheidung der Frage, ob das Parken in der Umgebung von Parkhäusern einzuschränken oder ganz zu verbieten ist; denn ob solche Maßnahmen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen oder zur Verhütung von Belästigungen erforderlich sind (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG, § 4 Abs. 1 StVO), hängt ausschließlich von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen ab.

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

I. zur Verminderung der bereits jetzt untragbaren, im Zuge der Motorisierung weiter anwachsenden, jedoch allein durch Straßenbau nicht zu bewältigenden Raumnot

d) nach Maßgabe der Dringlichkeit Vorkehrungen zu treffen, die verhindern, daß die öffentlichen Verkehrsflächen über das Parken gemäß a) und b) hinausgehend als Abstellplätze für Fahrzeuge benutzt werden?

Die Bundesregierung teilt die Besorgnis darüber, daß öffentliche Verkehrsflächen häufig zum Dauerparken oder als Abstellplätze verwendet und dadurch – insbesondere in den Innenstädten – dem fließenden Verkehr und den Kurzparkern vorenthalten werden. Die geltende Straßenverkehrs-Ordnung verbietet bereits allgemein das Parken an bestimmten Stellen (§ 16 Abs. 1 Nr. 2 bis 8 StVO); darüber hinaus können die örtlichen Straßenverkehrsbehörden das Parken durch Anbringung von Parkverbotszeichen untersagen (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 StVO). Da die Notwendigkeit solcher Parkverbote stets von den örtlichen Verhältnissen abhängt, muß die Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfang solche Verbote anzuordnen sind, den örtlichen Behörden überlassen bleiben. Das gilt insbesondere auch für die Entscheidung darüber, ob in bestimmten Bereichen das Parken allein an Parkuhren oder mit Parkscheiben zulässig und jedes darüber hinausgehende Abstellen verboten sein soll.

Die Bundesregierung prüft die hiermit zusammenhängenden Fragen gründlich im Zuge der Arbeiten an einer neuen Straßenverkehrs-Ordnung in enger Fühlungnahme mit allen beteiligten Stellen, insbesondere auch mit den obersten Landesbehörden. Sie hat bereits in ihren Bemerkungen zur Frage IV des Sachverständigenberichts über die Untersuchung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zum Ausdruck gebracht, daß angestrebt wird, die Dauerparker aus den Innenstädten herauszuverlegen. An gleicher Stelle hat sie aber auch betont, daß nur solche Regelungen erwogen werden können, die in der Praxis durchsetzbar sind.

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

II. zur Verminderung der Unfälle, des Lärms und der Luftverpestung dadurch beizutragen, daß die Kraftfahrzeugsteuer für

a) Zweirad-Kraftfahrzeuge nach der Motorenleistung (DIN-PS) progressiv gestaffelt wird,

b) Personenwagen und Dreirad-Kraftfahrzeuge nach der Motorenleistung progressiv gestaffelt und nach dem Platzbedarf des Fahrzeuges errechnet wird,

c) Kraftomnibusse, Lastfahrzeuge, Sattelschlepper, Zugmaschinen und Anhänger nach dem Bruttogewicht progressiv gestaffelt und nach einem Leistungsfaktor, der das optimale Verhältnis zwischen Antriebsleistung und Bruttogewicht begünstigt, errechnet wird,

d) Elektrofahrzeuge mit Speichern auf 20 v. H. der für Fahrzeuge mit Verbrennungsmaschinen festgesetzten Steuer herabgesetzt und für solche mit Heizbatterien bis 31. Dezember 1975 nicht erhoben wird?

Die Bundesregierung befaßt sich bereits seit einiger Zeit mit der Frage, ob das System der Kraftfahrzeugbesteuerung geändert werden soll. Sie ist bereit, neben anderen zur Erörterung stehenden Besteuerungssystemen auch die in der Frage II angeregten Systemänderungen in ihre Prüfung einzubeziehen. Sie muß jedoch bei ihren Überlegungen besonders berücksichtigen, daß die außerordentliche Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes zu einer Vereinfachung des Erhebungsverfahrens zwingt. Die Bundesregierung bemerkt aber schon jetzt folgendes:

Es trifft zwar zu, daß sich kleinvolumige und hochtourige Motoren hinsichtlich der Zusammensetzung der Abgase und des Geräuschverhaltens technisch wesentlich schwieriger beherrschen lassen als Motoren mit größeren Hubräumen bei entsprechend niedrigeren Drehzahlen. Die Bundesregierung befürchtet aber, daß die unter a) und b) vorgeschlagene progressive Besteuerung nach der Motorleistung nicht zu einer Verminderung der Unfälle führen würde. Eine solche Besteuerungsmethode könnte die Herstellung und Verwendung leistungsschwächerer Motoren begünstigen; sie würde dadurch ungünstige Auswirkungen auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit und damit auch auf die Sicherheit des Verkehrs haben. Zudem muß bezweifelt werden, ob Kraftfahrzeuge mit derartigen Motoren im praktischen Fahrbetrieb zu der angestrebten Verminderung des Lärms und der Luftverunreinigung beitragen würden. Die Frage wird auch noch Gegenstand der Beratungen mit den Ländern sein, von denen in der Antwort zu V die Rede ist. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß die in Europa in größeren Serien gebauten Personenkraftwagen sich trotz der von Land zu Land verschiedenen Besteuerungsgrundlagen in ihren technischen Daten nicht nennenswert unterscheiden. Schwere Kraftfahrzeuge und Anhänger unterliegen bereits nach geltendem Recht einer progressiven Steuer nach dem zulässigen Gesamtgewicht. Die Bundesregierung wird prüfen, ob die Progression ausreicht und ob bei der Steuerbemessung daneben noch ein Leistungsfaktor berücksichtigt werden soll, der das optimale Verhältnis zwischen Antriebsleistung und Gesamtgewicht begünstigt. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ist die Frage bereits in § 35 StVZO geregelt.

Die Bundesregierung beobachtet aufmerksam die Entwicklung auf dem Gebiet der Elektrospeicher und der Brennstoffzellen und deren Einsatz zum Antrieb von Kraftfahrzeugen. Bevor sie zur Frage von Steuervergünstigungen Stellung nehmen kann, muß sich jedoch absehen lassen, wann Elektrofahrzeuge technisch einen solchen Stand erreicht haben werden, daß sie den vielfältigen Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs entsprechen.

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

III. zu berichten, welchen Fortgang die Verhandlungen über eine ordnungsgemäße Beseitigung der Autowracks genommen haben?

Der Bundesminister für Wirtschaft hat in der Fragestunde der 160. Sitzung des Vierten Deutschen Bundestages am 29. Januar 1965 ausgeführt, daß das Problem der wirtschaftlichen Verwertung ausgedienter Kraftfahrzeuge von Schrotthandelsgesellschaften und der Automobilindustrie untersucht werde. In der Zwischenzeit wurden die Verhandlungen zwischen den beteiligten Wirtschaftskreisen u. a. über die Errichtung zentraler Verschrottungsanlagen weitergeführt. Es ist jedoch noch keine Entscheidung zugunsten eines bestimmten Typs einer Verschrottungsanlage getroffen worden. Auch sind die Fragen, die sich wegen der Finanzierung und der kontinuierlichen Beschickung solcher Verschrottungsanlagen ergeben, gegenwärtig noch offen. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die mit der Verschrottung von Kraftfahrzeugen zusammenhängenden Probleme auf privatwirtschaftlicher Grundlage gelöst werden sollten.

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

IV. dem Bundestag einen Bericht vorzulegen, welche Mittel jeweils in den letzten Jahren aus den Kraftfahrzeugsteuereinnahmen für Bau und Unterhaltung von Straßen in der Baulast der Gemeinden sowie für den Ausbau von Verkehrswegen kommunaler Nahverkehrsbetriebe zur Verfügung gestellt wurden?

Im Rahmen des Finanzausgleichs zwischen Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbänden, GV) ist auch die Kraftfahrzeugsteuer in den Steuerverbund einbezogen. In den einzelnen Ländern ist dieser Verbund, insbesondere hinsichtlich der Höhe der Verbundquote, unterschiedlich geregelt. Die speziellen Leistungen der Länder an die Gemeinden (GV) für das Straßenwesen beschränken sich jedoch nicht auf den Kraftfahrzeugsteuerverbund. Darüber hinaus werden vielmehr – wiederum länderweise unterschiedlich – auch aus dem allgemeinen Steuerverbund (insbesondere Einkommen- und Körperschaftsteuer) und außerhalb des Steuerverbunds Mittel an die Gemeinden (GV) für Zwecke des Straßenbaus gegeben. Bei der Beurteilung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, daß durch die in den letzten Jahren beträchtlich erhöhten allgemeinen Finanzzuweisungen der Länder die Gemeindefinanzmasse verstärkt worden ist und damit auch die Finanzierungsmöglichkeiten für den gemeindlichen Straßenbau größer geworden sind. Die speziellen Zuweisungen der Länder an die Gemeinden (GV) für Straßen sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Ab 1963 waren die Gesamtausgaben der Länder für den Straßenbau höher als die Ein-

nahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer. Einzelheiten sind aus der folgenden Übersicht zu ersehen. Angaben über die Leistungen der Länder für den Ausbau von Verkehrswegen kommunaler Nahverkehrsbetriebe liegen nicht vor.

Leistungen der Länder (ohne Stadtstaaten) für Straßenbau und -unterhaltung

Rechnungsjahr 1)	Kraftfahrzeugsteuerverbund 2) 3)			Summe Zuweisungen an Gemeinden (GV) 3)	Gesamtausgaben der Länder 4)
	Kraftfahrzeugsteuer	durchschnittliche Verbundquote	Verbundmasse an Gemeinden (GV)		
	Mill. DM	vH	Mill. DM	Mill. DM	Mill. DM
1961	1 545,1	16,1	248,9	557,4	1 294,2
1962	1 739,9	35,8	622,7	635,5	1 693,7
1963	1 969,4	45,8	902,1	1 037,4	2 455,3
1964	2 189,2	45,6	998,3	1 062,7	2 528,4
1965	2 421,4	48,3	1 170,2	—	—
1966	2 671,0	46,4	1 240,2	—	—

1) 1961 bis 1965 Istergebnisse, 1966 nach den Haushaltsplänen

2) Bei einzelnen Ländern ist der Berechnungszeitraum für den Verbund nicht das Rechnungsjahr; hier ist jedoch aus Vergleichsgründen das Rechnungsjahr zugrunde gelegt

3) Ohne Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Landschaftsverbände, in deren Zuständigkeit die Landesstraßen sind

4) Ausgaben für Straßen aller Art (einschließlich Zuweisungen an Gemeinden [GV])

Ist die Bundesregierung angesichts der wachsenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr bereit,

V. dem Bundestag bis zum 30. Juni 1966 zu berichten, welche sonstigen Maßnahmen die Regierung des Bundes und der Länder sowie die Kommunen für angebracht halten?

Welche sonstigen Maßnahmen die Länder und Gemeinden für angebracht halten, wird die Bundesregierung bei den gemeinsamen Beratungen feststellen können, die sie den Ländern im August 1965 zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vorgeschlagen hat. Diese Beratungen konnten noch nicht begonnen werden. Die Bundesregierung übersieht daher auch noch nicht, ob sie bis zum 30. Juni 1966 über die Absichten der Länder und Gemeinden berichten kann. Sie wird sich bemühen, dies möglichst bald zu tun, und dabei auch auf die Frage eingehen, welche sonstigen Maßnahmen des Bundes sie für angebracht hält.

Seebohm